



## Movilidad y desigualdades sociales y territoriales

Lourdes Diaz Olvera, Dominique Mignot, Christelle Paulo

### ► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Dominique Mignot, Christelle Paulo. Movilidad y desigualdades sociales y territoriales. Concejal del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad - Ayuntamiento de Madrid, Fundación Movilidad. I Congreso Internacional “Los Ciudadanos y la Gestión de la Movilidad”, 25-27 Septiembre 2006, Madrid (España), 2006, España. 16 p. halshs-00109309

**HAL Id: halshs-00109309**

**<https://shs.hal.science/halshs-00109309>**

Submitted on 30 Oct 2006

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## MOVILIDAD Y DESIGUALDADES SOCIALES Y TERRITORIALES

**Dra. Lourdes Díaz Olvera\***, **Dr. Dominique Mignot\*\***, **Dra. Christelle Paulo\***

\*Investigadora, \*\*Subdirector del Laboratoire d'Economie des Transports

Laboratoire d'Economie des Transports (ENTPE – Université Lyon 2 – CNRS)

Rue Maurice Audin, 69518 Vaulx-en-Velin Cedex (Francia)

Tel: +33 (0)4 72 04 70 46, Fax: +33 (0)4 72 04 70 92

E-mail: [diaz@entpe.fr](mailto:diaz@entpe.fr), [mignot@entpe.fr](mailto:mignot@entpe.fr), [paulo@entpe.fr](mailto:paulo@entpe.fr)

### RESUMEN

El estudio de las desigualdades y la exclusión social en el ámbito del transporte no es reciente, pero se ha puesto nuevamente de actualidad desde fines de los años noventa en varios países europeos. El objetivo de esta ponencia es presentar un panorama de los trabajos más recientes realizados principalmente en Francia sobre el análisis de las desigualdades de movilidad. Primero abordamos los principales resultados de una investigación sobre la medida cuantitativa de las desigualdades en diferentes segmentos de la movilidad y que evidencian la influencia del acceso al automóvil. A continuación señalamos las diferencias de motorización de los hogares según el nivel de ingreso y planteamos las dificultades que el acceso al automóvil representa para las poblaciones más desfavorecidas. Después, analizando el impacto de los transportes públicos en la satisfacción de las necesidades de movilidad, vemos que distintas investigaciones y encuestas confirman la importancia de la tarificación social del servicio de transporte pero simultáneamente muestran los límites de la oferta "tradicional". Enseguida hacemos hincapié en la dimensión territorial de las desigualdades. En efecto, la desigual distribución de los recursos en los territorios (equipamiento, servicios, red de transporte) contribuye también al incremento de las desigualdades de movilidad. Por último, esta capitalización de los conocimientos sobre las desigualdades de movilidad suscita algunas pistas de reflexión para mejor tomar en cuenta la equidad social en la gestión duradera de las movilidades.

## 1. INTRODUCCIÓN

El estudio de las desigualdades y la exclusión social en el ámbito del transporte no es reciente, pero se ha puesto nuevamente de actualidad desde el final de los años noventa en varios países europeos. En Francia, dos leyes marcan la voluntad política de reducir las desigualdades en el transporte: la Ley Solidaridad y Renovación Urbana de 2000 y la Ley de Orientación y Programación para la Ciudad y la Renovación Urbana de 2003. La primera precisa las modalidades de aplicación del "derecho al transporte"<sup>1</sup> y especifica que las personas de escasos recursos deben beneficiar de un descuento tarifario de al menos 50%, cualquiera que sea su lugar de residencia. La segunda ley preconiza el desarrollo de los transportes públicos para la prevención o la reducción de las situaciones de exclusión generadas por los obstáculos a la movilidad.

biblio

Una de las dificultades en el análisis estadístico de las desigualdades en el transporte reside en que el desplazamiento es un bien intermedio, cuyo objetivo consiste en permitir la realización de distintas actividades (trabajo, estudios, ocios, etc.) y la medida de las desigualdades puede reflejar realidades muy diferentes. Así, un bajo consumo de transporte puede ser tanto la expresión de un modo de vida constreñido por bajos recursos económicos que la expresión de un modo de vida con menos restricciones, organizado en torno del vecindario (Claisse et al, 2002). Al contrario, una movilidad importante puede ser la consecuencia de haber elegido la localización residencial en el área periurbana (los cuadros, por ejemplo), o ser generada por una localización residencial « obligada » en los suburbios, (los obreros, por ejemplo).

El objetivo de esta ponencia es presentar un panorama de trabajos recientes realizados principalmente en Francia sobre el análisis de las desigualdades de movilidad. Primero abordamos los principales resultados de una investigación sobre la medida cuantitativa de las desigualdades en diferentes segmentos de la movilidad y que evidencian la influencia del acceso al automóvil (2). A continuación señalamos las diferencias de motorización de los hogares según el nivel de ingreso y planteamos las dificultades que el acceso al automóvil representa para las poblaciones más desfavorecidas (3). Después, analizando el impacto de los transportes públicos en la satisfacción de las necesidades de movilidad, vemos que distintas investigaciones y encuestas confirman la importancia de la tarificación social del servicio de transporte pero simultáneamente muestran los límites de la oferta "tradicional" (4). Enseguida hacemos hincapié en la dimensión territorial de las desigualdades. En efecto, la desigual distribución de los recursos en los territorios (equipamiento, servicios, red de transporte) contribuye también al incremento de las desigualdades de movilidad (5). Por último, esta capitalización de los conocimientos sobre las desigualdades de movilidad suscita algunas pistas de reflexión para mejor tomar en cuenta la equidad social en la gestión duradera de las movilidades (6).

---

<sup>1</sup> En Francia, el "derecho al transporte" se encuentra jurídicamente inscrito en la Ley de Orientación de los Transportes Interiores (LOTI) de 1982.

## **2. UN IMPACTO DIFERENTE DEL INGRESO SEGÚN EL SEGMENTO DE MOVILIDAD**

En este capítulo tratamos de establecer el vínculo entre desigualdades de ingreso y movilidades, integrando las distintas facetas de las movilidades llamadas "reversibles" (Kaufmann, 1999) y haciendo aparecer explícitamente la influencia del acceso al automóvil en los comportamientos de movilidad. Presentamos el análisis del impacto del ingreso en la movilidad de días laborables, fin de semana y larga distancia sobre la base de análisis estadísticos clásicos sobre la movilidad a partir de dos encuestas, la Encuesta domiciliaria sobre la movilidad en Lyon (1995) y la Encuesta nacional de transporte (1994). Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que los efectos del ingreso son muy heterogéneos según el tipo de movilidad estudiado.

### **2.1. Pocas desigualdades en la movilidad cotidiana**

Las desigualdades de movilidad pueden definirse como las diferencias de niveles y de comportamientos de movilidad entre los individuos situados en los extremos inferior y superior de la escala social. La posición social es una característica que puede medirse solamente de manera imperfecta por medio de distintos criterios de sustitución, tales como el ingreso, el nivel de estudios, la profesión, el patrimonio, etc. En este trabajo retenemos el ingreso del hogar por unidad de consumo clasificado en quintiles. La medida de las desigualdades de movilidad que proponemos consiste en cuantificar las divergencias de movilidad entre los individuos situados a cada extremidad de la distribución de ingresos (Paulo, 2005).

Al diario, la movilidad está regida por las actividades repetitivas, obligadas espacial y temporalmente. Ante la obligación que tenemos todos de desplazarnos para efectuar ciertas actividades (trabajo, estudios, etc.), las prácticas de movilidad son muy poco sensibles al ingreso. En la población total, las divergencias observadas entre quintiles extremos varían en una proporción de 1 a 1.1 del primero al último quintil para el número de desplazamientos y de 1 a 1.4 para las distancias totales recorridas y las velocidades (Paulo, 2006).

En cuanto los individuos tienen acceso al automóvil privado como conductores<sup>2</sup>, las desigualdades generadas por el ingreso, de por sí escasas a nivel global, se reducen aún. En efecto, el acceso al volante homogeniza considerablemente los niveles y las prácticas de movilidad diaria. En otros términos, los individuos que acceden al volante, tienen patrones de movilidad diaria semejantes independientemente de sus ingresos. Al contrario, las desigualdades se acentúan entre los que no pueden conducir regularmente ya que el no acceso al volante se vive de diferente manera según los ingresos. Entre los más acomodados, esta situación corresponde a un modo de vida basado en la proximidad de los lugares cotidianos. En cambio, para los más modestos, el no acceso aparece como la consecuencia de la falta de recursos financieros y se traduce en importantes dificultades diarias para trasladarse hacia los lugares de empleo y estudios.

---

<sup>2</sup> El acceso al volante da cuenta de las posibilidades de acceso individual y regular al coche como conductor. Este indicador sintetiza la información sobre el nivel de motorización del hogar, el número de personas en el hogar con licencia de manejar y la frecuencia individual de desplazamientos como conductor de un coche particular (Claisse et al, 2002).

La « automovilidad » es un elemento central de las desigualdades de movilidad diaria. De hecho, el elemento primordial en estas desigualdades se refiere a las desigualdades en el acceso al volante.

## **2.2. Marcadas desigualdades en las movilidades de fin de semana y de larga distancia**

De lunes a viernes las obligaciones profesionales, escolares o domésticas limitan la diversidad de actividades realizables fuera del domicilio a la gran mayoría de ciudadanos mientras que el fin de semana se caracteriza por un aumento significativo del tiempo libre, dejando más lugar a los ocios y a las relaciones de sociabilidad. Así, aunque los motivos de desplazamientos repetitivos y obligados no desaparecen completamente (representan menos de una quinta parte de los desplazamientos), son eclipsados por las salidas ocasionales o recreativas, ya sean individuales o familiares. Por lo tanto, el estudio de las desigualdades de movilidad de fin de semana y larga distancia por motivo personal permite ampliar nuestro análisis examinando el impacto del ingreso en un contexto "más libre".

El fin de semana, los comportamientos de movilidad se diversifican y se distinguen más que durante los días laborables. El impacto del ingreso se manifiesta esencialmente en la diferenciación de los comportamientos de movilidad no local. Sin distinguir los tipos de desplazamientos (locales y no locales), los individuos del último quintil se desplazan 1.7 veces más a menudo y recorren 2.4 veces más kilómetros que los del primer quintil.

Durante el fin de semana, si las desigualdades de movilidad se reducen considerablemente entre los individuos que acceden al volante, el impacto del ingreso es más discriminante que durante los días laborables. En este contexto menos constreñido, los efectos adicionales del ingreso sobre la movilidad se concentran esencialmente en los desplazamientos de ocios y en las "grandes" salidas de fin de semana, es decir, aquellas con destino a más de 100 km del domicilio. En efecto, los individuos con bajos ingresos se caracterizan por actividades de ocios más afianzadas en el domicilio o a proximidad, mientras que las personas con una situación económica más acomodada se distinguen por la importancia de las actividades recreativas realizadas fuera del domicilio.

La movilidad de larga distancia (a más de 100 kilómetros del domicilio) efectuada anualmente por un motivo personal revela muy fuertes dispersiones a nivel global. Sobre este segmento de la movilidad, las divergencias entre quintiles extremos varían en una proporción de 1 a 2.9, de 1 a 3.3 y de 1 a 2, refiriéndose respectivamente al número de viajes, las distancias recorridas y el número de noches de estancia fuera del hogar (Paulo, 2006). Para este tipo de desplazamientos, las desigualdades se operan por la cumbre ya que los niveles de movilidad de los individuos más acomodados se distinguen muy claramente de los de las clases medias. Así, aunque los fines de semana, las vacaciones, las estancias cortas en Francia o en el extranjero se perciben como nuevas normas sociales, estas prácticas siguen siendo el terreno de expresión privilegiado de las clases más holgadas. El aumento de la movilidad de ocios y

turismo se explica más por una intensificación de la movilidad de los franceses de por sí muy móviles, que por la de los franceses poco móviles (Potier, Zegel, 2002).

En la movilidad de larga distancia, la influencia de la motorización en el comportamiento es grande y la no motorización del hogar representa un freno importante. Los hogares motorizados se desplazan así más del doble que los hogares no motorizados y además, las distancias son más largas (Paulo, 2006). No obstante, en este segmento de la movilidad, contrariamente a la movilidad diaria, la motorización no es una garantía de uniformidad de las prácticas de movilidad entre los más modestos y los más acomodados. Éstas permanecen firmemente condicionadas por el ingreso, incluso cuando el hogar está motorizado. Por otra parte, el efecto del ingreso y del nivel de estudios son acumulativos: las dificultades monetarias penalizan más la movilidad de larga distancia de los individuos con menos educación, mientras que los que tienen estudios superiores neutralizan más fácilmente el efecto del ingreso, particularmente a través de una red de sociabilidad más amplia y una mayor práctica cultural del viaje.

### **2.3. Las desigualdes en la accesibilidad**

Los resultados presentados a continuación ponen de relieve los efectos específicos del ingreso sobre la accesibilidad y la determinación de los patrones de movilidad, aún cuando otros factores también contribuyen a la diferenciación de los comportamientos. El estudio de Wenglenski (2004) evidencia desigualdades significativas relativas a la accesibilidad hacia los lugares de empleo de los cuadros y obreros en Ile-de-France. Definiendo el empleo potencialmente accesible como aquel que se localiza a cuando mucho una hora del domicilio, Wenglenski muestra que la parte de este empleo varía significativamente según la categoría socio-profesional. En 1990, un cuadro puede potencialmente acceder a aproximadamente 80% de los empleos de su categoría mientras que para un obrero esta proporción disminuye a 66% aproximadamente. El cálculo del "mercado laboral sintético", que integra las probabilidades diferentes de acceso a los medios de transporte, acentúa las desigualdades puesto que la parte de empleo accesible alcanza el 69% para los cuadros y solamente 45% para los obreros. Si el tamaño del mercado laboral accesible es variable, se observa en cambio que tanto para los obreros que para los cuadros, el tiempo de trayecto y la distancia efectivos son idénticos (casi 40 minutos y 14 km en 1991). Pero los obreros se encuentran en una situación potencialmente más precaria ya que "estas prácticas de desplazamientos hacia el trabajo, manifiestamente controladas, son sin embargo más tensas para aquellos cuya gestión de un cambio brutal en el equilibrio diario aparece de antemano con menos facilidades debido a su localización espacial y al tamaño consecutivo del mercado laboral potencialmente accesible" (Wenglenski, 2005: 14).

## **3. EL AUTOMÓVIL, A PESAR DEL COSTO**

A pesar de que el acceso al automóvil se ha democratizado en las últimas décadas, su costo de adquisición sigue siendo muy elevado para los hogares más desfavorecidos. En 2000, el precio de compra del modelo más barato del Twingo representa el 80% del ingreso anual de los hogares franceses más ricos del primer quintil (Dupuy et al,

2002). Sin embargo, los gastos vinculados a su utilización representan también una parte no desdeñable del presupuesto del hogar y para los hogares motorizados con escasos recursos, el objetivo consiste en conservarlo a como dé lugar: racionando su uso y limitando los gastos sobre otros rubros de consumo (ocios, salud, etc.).

### **3.1. La incompleta democratización del automóvil**

En promedio, el 80% de los hogares franceses están motorizados pero se observan acusadas desigualdades según el nivel de ingresos. En 1997, cerca de la mitad de los hogares franceses del quintil más pobre no disponen de coche, mientras que sólo aproximadamente 7% de los hogares del quintil más rico se encuentran en la misma situación (Hivert, Péan de Ponfilly, 2000). Del mismo modo, la tasa de multi-motorización es más elevada en los hogares más acomodados y aunque por término medio se trata de hogares de mayor tamaño, el número de coches por persona es el doble del de los más pobres. Pero estas divergencias pueden acentuarse entre algunos grupos de población, como lo muestra el caso de la aglomeración de Lyon (Claisse et al, 2002). Cerca del 80% de los hogares de un adulto inactivo, de menos de 25 años o mayor de 60 años, residiendo en Lyon o en Villeurbanne y perteneciendo a los hogares de los dos quintiles más pobres, carecen de automóvil. En cambio, más del 99% de los hogares constituidos por varios adultos, al menos un activo, residiendo en la primera o segunda corona y perteneciendo a los tres quintiles menos pobres, disponen de un automóvil cuando menos.

Este efecto del ingreso en el acceso a un vehículo privado no es específico a Francia. Según la *Nacional Transporte Survey* del Reino Unido, realizada en 1998-2000 (DTLR, 2001), 28% de los hogares no posee coche, 45% tiene uno, 26% esta multi-motorizado, pero 65% de los hogares del primer quintil de ingreso no está motorizado y aún 40% de los hogares del segundo quintil está en las mismas condiciones. Es a partir del tercer quintil que la no motorización se reduce a la mitad y concierne sólo al 5% de los hogares más ricos. La multi-motorización es más marcada también a partir del tercer quintil, concerniendo aproximadamente a la cuarta parte de los hogares, pero esta proporción aumenta al doble para los hogares más ricos. Del mismo modo, en Bélgica durante el mismo período, más del 50% de los hogares del primer quintil de ingreso no tiene coche, mientras que a partir del tercer quintil, 95% de los hogares tiene al menos uno, e incluso 98% de los hogares de 2 adultos o más (Castaigne et al, 2004).

Más allá del Atlántico, en Estados Unidos, donde el automóvil y el estilo de vida americano son prácticamente sinónimos y donde la norma es casi un vehículo por persona en edad manejar, la situación puede ser aún más crítica. Por ejemplo, entre los beneficiarios de la ayuda social en el estado del Wisconsin, el porcentaje de personas con coche no sobrepasaba el 3.3% al final de los años noventa (Ghorra-Gobin, Kirszbaum, 2002).

Las desigualdades en los niveles de motorización según el ingreso se acompañan también de diferencias en las características del parque de vehículos (Hivert, Péan de Ponfilly, 2000). El de los hogares más pobres es más viejo (9 años en promedio), de gama baja (56%), de baja potencia (48% tiene menos de 6 CV y 9% más de 7 CV), de segunda mano (69%). En cambio, los vehículos de los hogares más ricos son más

recientes (6 años en promedio), de gama media (43%), más potentes (46% tiene 6-7 CV, 17% más de 7 CV), comprados nuevos (53%).

La localización del domicilio se combina a los efectos del ingreso en las desigualdades de motorización. La fuerte disociación entre el lugar del domicilio y el lugar de trabajo y el bajo servicio de transporte público en las zonas poco densas se traducen en tasas de motorización más elevadas en los pequeños municipios. En 2000, el 50% de los hogares parisienses están motorizados, pero esta tasa aumenta al 75% en las ciudades de más de 100.000 habitantes y al 90% en los municipios rurales (Baron, 2002). Hivert y Péan de Ponfilly (2000) ponen de manifiesto que el número de coches del hogar aumenta cuando menos 50% si el hogar se localiza en zona periurbana o rural con relación a un hogar en la ciudad-centro: + 63% para los del primer quintil, + 53% para los hogares de los 2o, 3o y 4o quintiles, + 49% para los hogares del quintil más rico. Estos valores sugieren, que una localización residencial en la periferia representa un fuerte incentivo a la motorización, en particular para los hogares modestos que pueden organizar más fácilmente su movilidad cuando habitan en el centro.

Por último, es necesario señalar que las posibilidades de acceso individual al coche como conductor se ven igualmente afectadas por las importantes desigualdades que penalizan a las mujeres (Tabla 1). En la aglomeración de Lyon, considerando la población total, la parte de los que tienen acceso al volante varía entre 37% y 78% del primero al último quintil, pero las divergencias son más pronunciadas para las mujeres, cualquiera que sea el nivel de ingreso.

*Tabla 1: Niveles de acceso al volante según el ingreso y el género*

Quintil de ingreso por unidad de consumo	Parte de los que tienen acceso al volante (%) <sup>1</sup>		
	Hombres	Mujeres	Total
Q1	52	24	37
Q2	67	40	52
Q3	78	54	65
Q4	82	59	70
Q5	84	72	78
Población total	73	49	61
Coeficiente de concentración	0.09	0.20	0.14

<sup>1</sup> Calculado sobre la población de más de 17 años.

Fuente: Paulo, 2006, con datos de la encuesta domiciliaria de Lyon 1994-1995.

### **3.2. Importantes gastos que penalizan a los más modestos**

En 2004, 15% del consumo de los hogares franceses se gastó en el transporte, el cual pasó, en unos cuantos años, a representar el segundo rubro en el consumo familiar, después de la vivienda. Los gastos totales vinculados al automóvil absorben 83% del gasto anual en transporte, que representan 4 270 Euros en 2004 (Arthaut, 2005). Una situación similar se observa en el caso del Reino Unido. En 1999-2000, los hogares gastan 17% de su presupuesto semanal en transporte, 85% de este monto está vinculado a la motorización de los hogares y apenas 9% al transporte público terrestre (DTLR, 2001). El análisis según el nivel de ingreso del hogar pone de manifiesto que la motorización se acompaña de un esfuerzo presupuestario importante para los



hogares desfavorecidos. En este país, los gastos vinculados al automóvil representan casi la cuarta parte del gasto de los hogares con los más bajos ingresos (Lucas, 2004).

A partir de encuestas sociológicas, un estudio sobre los "automovilistas pobres" pone de relieve las estrategias que este tipo de población adopta con el propósito de conservar y dar el mantenimiento mínimo a su vehículo, que les impide objetivamente que sean cautivos del transport público (Chevallier, 2002). Las personas encuestadas tienen escasos ingresos, poseen vehículos antiguos, en dudoso estado de funcionamiento y no siempre con un seguro vigente. Algunos aplican la regla de "5 litros de gasolina por semana". Esta preocupación de conservar el vehículo lo máximo que se pueda se explica tanto por razones de acceso a un empleo localizado en zonas sin ningún o con bajo servicio de transporte público, que por « la seguridad » de tener un vehículo a disposición en caso de urgencia (salud, compras, etc.).

El estudio, sociológico también, de Le Breton (2002) sobre un grupo de personas desempleadas, en su mayoría bajo el umbral de la pobreza, obtiene resultados concordantes. Aunque "las dificultades económicas de la pobreza impiden transformar el automóvil en un medio de movilidad", este vehículo permite una serie de actividades selectivas, como las compras en tiendas donde los precios son más bajos, pero localizadas en lugares sin ningún o con bajo servicio de transporte público; paseos o visitas en familia, e inclusive empleos ocasionales. Estas actividades garantizan al desempleado un mínimo de valorización que frena el proceso de descalificación social.

Los hogares pobres motorizados tratan sistemáticamente de reducir el gasto destinado al uso del automóvil. Pero, obviamente, las dificultades financieras afectan también el uso de los transportes públicos.

#### **4. LOS TRANSPORTES PÚBLICOS, ¿ACCESIBLES A TODOS?**

El discurso sobre la movilidad y las desigualdades implica también el analizar en qué forma el sistema de transporte público permite o no a los habitantes de una ciudad poder efectuar su programa de actividades. Para las poblaciones en situación de precariedad financiera, frecuentemente cautivas del transporte público, el principal freno a la movilidad es la tarificación de los desplazamientos. En Francia, desde principios de los años noventa, numerosas redes de transporte público han implementado importantes medidas de tarificación social. El impacto de estas medidas en la movilidad de las personas beneficiarias ha sido confirmado por trabajos recientes.

##### **4.1. La tarificación social: necesaria pero insuficiente**

Una encuesta realizada en 120 organismos públicos de acción social y de beneficencia de las aglomeraciones de Lyon, Nancy y Nantes (Mignot et al, 2002) confirma la realidad de las dificultades de desplazamiento padecidas por los más pobres. Aproximadamente 15% de las personas que acuden a este tipo de organismo solicitan ayuda para resolver sus problemas de transporte. Esta proporción es suficientemente elevada para que se pueda concluir que el desplazarse es un problema

bien real para los más pobres, sobre todo teniendo en cuenta que esta cifra seguramente está subestimada ya que una parte del público que acude a estas instituciones ignora que puede recibir ayuda en este ámbito. Esto es confirmado por el personal de los organismos de orientación social que estima que el costo de transporte representa indudablemente el principal freno al acceso al empleo, a la capacitación o a los períodos de prácticas.

De manera más general, las evoluciones tarifarias durante el período 1993-1999 confirman que las instituciones correspondientes han tomado en cuenta estas observaciones. Las tarifas sociales, algunas con descuentos importantes o incluso la gratuidad, son actualmente más numerosas y más discriminantes en la globalidad de la red francesa de transportes públicos urbanos. Paralelamente, la voluntad de tomar en cuenta a los más desfavorecidos es manifiesta. De allí que cada vez más redes de transporte establecen medidas tarifarias reservadas a poblaciones específicas identificadas por el estatuto (desempleado, beneficiario del Ingreso Mínimo de Inserción, etc.) y condicionada por el monto del ingreso de la persona o el hogar.

Sin embargo, estas políticas que toman en cuenta los criterios relativos al estatuto y al ingreso excluyen del sistema de tarificación social a numerosas personas debido a que no tienen el estatuto « adecuado » o porque sobrepasan, a veces ligeramente, el límite máximo del ingreso para poder beneficiar de algún descuento. En algunos casos, se presentan dos opciones únicamente: se tiene todo (transporte gratuito) o no se tiene nada (ningún descuento). Se puede entonces legítimamente temer que en este contexto, las situaciones de precarización aumenten entre los que no cumplen con las condiciones exactas de atribución de la tarificación social.

Harzo y Couty (2000) recomiendan que para limitar los efectos de un método de atribución demasiado rígido, podrían establecerse dispositivos progresivos que contribuirían a limitar los riesgos de la "trampa de pobreza". Este sistema existe en Dunkerque, donde la autoridad organizadora del transporte público suprimió la gratuidad y la sustituyó por una tarificación muy baja, que los usuarios consideran por unanimidad "justa".

#### **4.2. Los límites de la oferta**

Aún quedan necesidades a las cuales es difícil responder por medio de las políticas actuales de transporte público. Por ejemplo, para la búsqueda de empleo en zonas con servicio de transporte público deficiente o durante situaciones momentáneas de precariedad. En algunos casos, las respuestas institucionales aparecen mal adaptadas y deben completarse por intervenciones específicas. Las iniciativas emprendidas por diversas asociaciones de inserción laboral y social y por las colectividades locales proponen soluciones de ayuda a la movilidad adaptadas a las necesidades específicas de algunos grupos sociales, tales como el préstamo de automóviles y de velomotores, el transporte a la demanda, el taxi social y la formación para obtener la licencia de manejo. Estas diversas soluciones, resultantes de la observación directa de las necesidades formuladas por los individuos, constituyen un verdadero enfoque multimodal en la resolución de las necesidades de transporte.

Aunque no son recientes, los transportes a la demanda aparecen como una solución "moderna" de la evolución de los servicios de transporte urbano. A medio camino entre la rigidez de las líneas clásicas, por un lado, y la total flexibilidad del automóvil, por otro lado, los transportes a la demanda responden a necesidades reales sin que el costo del servicio se dispare. En los países europeos, se han implementado diversos programas de transporte a la demanda, principalmente en zonas poco densas para contar con un transporte público eficaz. En Francia, se puede mencionar el de *Allobus Roissy* en región parisense, analizado por Ghorra-Gobin y Kirszbaum (2002). Este programa de transporte a la demanda para el acceso al empleo empezó en 1998 y funciona las 24 horas del día y los 365 días del año. Permite conectar 10 municipios de *Val d'Oise* et de *Seine-Saint-Denis*, situados cerca de la zona de empleo del aeropuerto *Roissy-Charles de Gaulle*. El servicio es accesible simplemente con una reservación telefónica efectuada al menos una hora antes de la salida deseada. El cliente utiliza su título de transporte habitual o una suscripción específica para los trayectos recurrentes. No obstante el éxito que ha tenido este programa, su especificidad (importancia de la cuenca de empleo, horarios desplazados, numerosos empleos poco cualificados, etc.) vuelve delicada su reproducibilidad en otros contextos.

Por último, el acceso a la ciudad y a sus servicios en horarios nocturnos es más difícil en transporte público. Debido a que la noche tiene un efecto de lupa sobre la pobreza (Heurgon, 2004: 22), la falta de transporte para los no motorizados y el sentimiento de inseguridad en los espacios públicos y los transportes públicos representan un freno importante para las salidas nocturnas (Espinasse, Buhagiar, 2004). Este problema concierne principalmente a los jóvenes y a las personas con escasos recursos, activos e inactivos, cautivos del transporte público. Por ello, algunas ciudades, como Lyon y París, han estado abriendo servicios nocturnos en algunas líneas. Estas líneas representan una oferta relativamente baja con respecto a la oferta total de la empresa pero el servicio es valorado por los usuarios, entre los que se cuentan numerosos activos con horarios laborales desplazados. En ausencia de un servicio de este tipo, el acceso a un vehículo particular constituye una solución, probablemente la única, para acceder a la ciudad durante las 24 horas del día.

## **5. EL TERRITORIO COMO FACTOR AMPLIFICADOR DE LAS DESIGUALDADES**

El desarrollo de las ciudades francesas no revela situaciones catastróficas como las ciudades estadounidenses, con barrios al abandono. Sin embargo, hay que reconocer que la segregación territorial o socio-territorial se incrementa en las áreas urbanas. Las evoluciones que se observan en las ciudades francesas confirman la persistencia del fenómeno concomitante de concentración en las superficies urbanas y de extensión de estas mismas superficies. Poblaciones, empleos y empresas se extienden cada vez más en el territorio, sin que el centro, cuya parte disminuye, pierda su rol dominante (Mignot, Villareal Gonzalez, 2005).

Contrariamente a las grandes ciudades de los Estados Unidos, las ciudades-centro francesas no se vacían o poco, pero se especializan social, y el proceso de gentrificación está en una etapa más que inicial. La repartición del empleo y sobre todo su evolución revelan una concentración cada vez más fuerte en ciertos territorios,

en particular, aquellos situados a lo largo de los principales ejes de transporte. Los lugares privilegiados del desarrollo surgen entonces en la periferia de las ciudades, mientras que paralelamente, en otros espacios, o incluso los mismos, el desempleo aumenta y la población se pauperiza (Mignot, Villareal Gonzalez, 2005).

En este contexto, si se admite que la estratificación social del espacio urbano no es la simple proyección de las diferencias sociales, conviene preguntarse sobre los efectos consecutivos de la localización residencial en las desigualdades económicas y sociales. Algunos espacios acumulan los beneficios, otros las dificultades, y "en vez de corregir las más escandalosas desigualdades, la localización [residencial] tiende a alimentarlos..." (Fitoussi et al, 2004: 7).

La "patología" mencionada más frecuentemente para dar cuenta de los procesos por los cuales los individuos pueden padecer las consecuencias de su propia localización residencial se refiere a la distancia espacial que separa las zonas de hábitat de los grupos desfavorecidos de los lugares de empleo ; es la hipótesis del *spatial mismatch*. Esta hipótesis, formulada por Kain (1968), enuncia que la distancia física separando los lugares de residencia de los lugares de empleos es un obstáculo, pesando significativamente sobre las oportunidades de encontrar un empleo. Esta teoría intenta explicar los fuertes diferenciales de tasa de desempleo y salarios por el mayor alejamiento de las categorías desfavorecidas de los lugares de empleo tal, como se puede observarse en Estados Unidos. Esta hipótesis se encuentra sin embargo en controversia, ya que los resultados de las investigaciones empíricas son discordantes (Taylor, Ong, 1995).

En Francia, la mayoría de trabajos que se proponen comprobar esta hipótesis ponen de manifiesto que el poder explicativo de la composición local del lugar de residencia (externalidades locales, redes sociales, vecindad), supera ampliamente el de las variables de accesibilidad física al empleo, para dar cuenta de las probabilidades del regreso al empleo de los desempleados (Bouabdallah et al, 2002; Choffel, Delattre, 2003; Gobillon, Selod, 2004).

### **5.1. Los transportes y la movilidad participan al proceso de segregación territorial**

Los distintos niveles de infraestructuras y servicios de transportes son elementos constitutivos de la capacidad de movilidad de los individuos. Las servicios de transporte dispares y las diferencias en las capacidades de movilidad son inherentes a las desigualdades de accesibilidad a los lugares. La movilidad puede compensar o reforzar las desigualdades socio-territoriales y las diferenciaciones entre categorías socio-profesionales. Del mismo modo, las disparidades y las lógicas territoriales pueden influir sobre estos comportamientos cotidianos (Mignot, Rosales-Montano, 2006).

En un contexto de crecimiento urbano y de separación de los lugares de residencia, trabajo y consumo, la segregación por los transportes se convierte en una cuestión clave. Existe una distribución desigual de los transportes e infraestructuras entre los territorios y los grupos sociales. Estas desigualdades representan más que nunca un reto para la capacidad o la voluntad del Estado, colectividades locales o autoridades

organizadoras de transporte que deben proporcionar la mejor respuesta a los procesos segregativos inducidos por los transportes. Los esfuerzos que se deben hacer en la oferta de transportes públicos se traducen obviamente en un esfuerzo financiero muy importante para la colectividad.

En la actualidad, nadie niega la dimensión simbólica, además de la dimensión funcional, de las líneas de tranvía en construcción en numerosas ciudades francesas. Si se optó por el tranvía es porque este medio de transporte permite a las autoridades locales reordenar la ciudad y así obtener el consentimiento de los habitantes. La función transporte podría en múltiples casos estar asegurada de la misma manera por un autobús en vía reservada, que constituye potencialmente un mejor irrigador de las aglomeraciones. Sin embargo, la imagen del autobús está tan deteriorada en la opinión pública que es necesario adoptar otra perspectiva del reordenamiento urbano y el tranvía representa una alternativa. Pero ésta implica una inversión más fuerte y en la mayoría de los casos la ciudad-centro es la principal beneficiaria. Esto conduce ciertamente a revalorizar la imagen de los transportes públicos, pero el precio que se debe pagar es el del abandono de la función transporte. Existe se corre el riesgo, subrayado por Ghorra-Gobin y Kirszbaum (2002), de producir una oferta de transporte con dos niveles: uno, que corresponde a la oferta « moderna » para captar a los automovilistas; otro, destinado a satisfacer la demanda de la población captiva que trabaja en las periferias.

El servicio de transporte público y la calidad de servicio, particularmente su adecuación con los comportamientos sociales locales, son señales de la aceptación política del derecho a vivir y « practicar » la ciudad.

## **5.2. Dependencia automóvil o « asignación territorial »**

Los conceptos de dependencia automóvil y asignación territorial<sup>3</sup> propuestos por Dupuy et al (2002) son interesantes para proseguir con el análisis de las desigualdades. La dependencia automóvil consiste, como en el caso del Reino Unido, en el hecho de que los hogares dedican una parte cada vez más importante de su presupuesto al transporte y, en particular, al automóvil. En este país, esto se explica por las políticas liberales adoptadas en el sector del transporte público que hacen casi imposible renunciar al automóvil. Según estos autores, el modelo de dependencia automóvil se caracteriza por la adopción de una norma social: el automóvil. Incluso en los hogares económicamente desfavorecidos, el automóvil se convierte entonces en un medio normal, habitual de desplazarse, teniendo como corolario la extensión territorial de la movilidad.

Por otra parte, la asignación territorial explica que si los hogares dependen menos del automóvil por el efecto de políticas fuertes en materia de oferta y tarificación social de los transportes públicos, el hecho de no disponer de un vehículo privado se traduce en una considerable dependencia en los servicios, comercios y equipamientos de proximidad. Es el caso francés, que se caracteriza por una mayor asignación territorial de los pobres. Esta asignación territorial, analizada en la Región Parisiense, se confirma también en la aglomeración de Lyon (Claisse et al, 2002; Paulo, 2006),

---

<sup>3</sup> Utilizamos la expresión « asignación territorial » en el sentido que los individuos están « obligados » a permanecer y desplazarse casi exclusivamente en las áreas cercanas al domicilio.

donde numerosos indicadores muestran que la no motorización es una carga, relativamente penalizante y que condena, hasta cierto punto, a un territorio de vida sensiblemente más restringido. Es como si los no motorizados estuvieran como "pegados" en su territorio de proximidad.

## 6. CONCLUSIÓN

El análisis de las desigualdades en los desplazamientos conduce indudablemente a la cuestión del acceso al automóvil y a su uso, así como a la cuestión del costo de la movilidad. Este rápido panorama permite identificar claramente dos tipos de medidas para reducir estas desigualdades. El primer tipo se refiere a la instauración de ayudas a los hogares más pobres para acceder al automóvil, principal desigualdad puesta de relieve. El reciente trabajo de Caubel (2006) muestra que el costo de motorización de los hogares más pobres con un vehículo barato es del mismo orden de magnitud que el de los proyectos de transportes públicos previstos en una ciudad como Lyon. Obviamente, esta solución implica el aumento del número de vehículos en circulación y por lo tanto es necesario examinar simultáneamente la cuestión del control de la circulación automóvil en la ciudad.

Los sistemas de auto compartido pueden constituir una respuesta a esta doble preocupación: proporcionar un medio de transporte flexible, para los desplazamientos específicos, a las poblaciones no motorizadas y económica y socialmente frágiles, y contribuir al control de la circulación automóvil. Se ha mostrado que las más fuertes desigualdades de movilidad se observan en los desplazamientos menos « obligados », sobre todo durante el fin de semana y para las largas distancias. Aunque el efecto del ingreso en estas desigualdades es muy importante, el auto compartido puede contribuir a suprimir el freno que representa el hecho de no disponer de un vehículo. Por otra parte, esta solución puede integrarse a la oferta de transporte público, como en la ciudad alemana de Bremen (más de medio millón de habitantes) que dispone desde 1998 de un sistema de auto compartido asociado a los transportes públicos (Transporte Público, 2006). En Francia, el alquiler de bicicletas, ciclomotores y automóviles con tarifas bajas comenzó a desarrollarse desde fines de los noventa por iniciativa de distintas asociaciones y para un público con dificultades sociales y económicas (Le Breton, 2006). No obstante, es indispensable que el sector público participe de una manera más firme a este tipo de operaciones. Recientemente se elaboró un proyecto de ley para suprimir los obstáculos jurídicos e institucionales que impiden a las colectividades locales implementar este tipo de servicio (Transporte Público, 2006).

El segundo tipo de medidas se refiere a la tarificación social, a través de abonos sociales, con tarifas bajas y que permitan desplazarse sin ninguna restricción sobre el motivo del viaje. De esta forma, el abono para todos los motivos constituye una respuesta a las necesidades de las poblaciones más desfavorecidas. Con el fin de orientar el esfuerzo financiero público y lograr el objetivo de una mejor redistribución, la tarifa del abono podría calcularse en función del ingreso del hogar y podría haber una gama de tarifas, desde la más baja o incluso gratis, para las personas con mayores dificultades, hasta la tarifa normal.

Además de estas soluciones, se debe tener en cuenta que la evolución del contexto socio-económico augura la continuación de la diversidad de programas de actividades, de ritmos temporales, de territorios frecuentados y de manera más general, de la heterogeneidad de las necesidades de transporte. En este contexto, una parte de las necesidades de transporte de las poblaciones más desfavorecidas no pueden ser solucionadas por dispositivos generales. Por ello, también se requieren medidas específicas, tales como la instauración de taxis colectivos o de "vales de taxi", otorgados bajo condiciones de recursos.

## REFERENCIAS

1. Arthaut, R. (2005) Le budget transports des ménages depuis 40 ans. *INSEE Première*, n°1039.
2. Baron, J.F. (2002) La consommation automobile depuis quarante ans - Entretien et réparation, premier poste de dépense, *INSEE Première*, n°844.
3. Beauvais, J.M. (2001) *Avec ou sans voiture ? Les familles sans voiture*, La Documentation Française, Coll. Transports Recherche, Innovation, Predit, Paris.
4. Bouabdallah, K., S. Cavaco et J-Y Lesueur (2002) Recherche d'emploi contraintes spatiales et durée du chômage : une analyse microéconométrique, *Revue d'Economie Politique*, pp. 137-156.
5. Castaigne, M., E. Cornélis, J.P. Hubert (2004) *Les contraintes du ménage dans le choix modal des déplacements*, Publications du Département de Mathématique, Université de Namur, Namur.
6. Caubel, D. (2006) *Politique de transport et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse de Doctorat, Université Lumière Lyon 2.
7. Chevallier, M. (2002) *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources*, recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA.
8. Choffel, P. et E. Delattre (2003) Habiter un quartier défavorisé : quels effets sur la durée de chômage ? *Premières Synthèses, Dares*, n°43.
9. Claisse, G., L. Diaz Olvera, B. Dille, O. Klein, D. Mignot, C. Paulo, D. Plat, P. Pochet (2002) *Inégalités de déplacement et équité sociale, la donne*, recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Laboratoire d'Économie des Transports, LET/ENTPE, Lyon.
10. DTLR, Office for National Statistics (2001) *Focus on personal travel, including the report of the National Travel Survey 1998/2000*, The Stationery Office, London.
11. Dupuy, G., O. Coutard, S. Fol, J. Froud, K. Williams (2002) *La pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile : Comparaison France/Royaume-Uni*, recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Université Paris X, LATTS/ENPC, Université de Manchester.
12. Espinasse C., P. Buhagiar (2004) *Les passagers de la nuit*, L'Harmattan, Collection Logiques sociales, Paris.
13. Fitoussi, J.P., L. Eloi, J. Maurice (2004) *Ségrégation urbaine et intégration sociale*. Rapport pour le Conseil d'Analyse Economique. La documentation française, Paris.
14. Ghorra-Gobin, C., T. Kirsbaum (2002) *La construction des catégories de l'inégalité et les modalités de l'action publique : réflexion à partir de l'expérience américaine*, recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Implementation.
15. Gobillon L., H. Selod (2004) Les déterminants spatiaux du chômage en Ile-de-France, in J.-P. Fitoussi, E. Laurent et J. Maurice. *Ségrégation urbaine et intégration sociale*. La documentation française, Paris, 171-187.
16. Harzo C., F. Couty (2000) *Évolution et adaptation de la tarification sociale dans les transports publics de la Communauté Urbaine de Dunkerque*, Étude pour la Communauté Urbaine de Dunkerque, OSL, Lyon.

17. Heurgon, E. (2004) Avant-propos, in C. Espinasse et P. Buhagiar, *Les passagers de la nuit*, L'Harmattan, Collection Logiques sociales, Paris.
18. Hivert L., J. Péan de Ponfilly (2000) *Inégalités d'accès à l'automobile*. Rapport de recherche convention INRETS-ADEME. INRETS, 73 p.
19. Kain, J.F. (1968) Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization, *Quarterly Journal of Economics*, n° 82: 175-97.
20. Kaufmann, V. (1999) *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*. Synthèse et Recherches. 2001 Plus n°48. Centre de Prospective et de Veille scientifique. Ministère de L'Équipement, des Transports et du Logement, Paris.
21. Le Breton, E. (2002) *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*. Note de recherche pour Institut pour la Ville en Mouvement-PSA Peugeot Citroën et Abeille Aide et Entraide. <http://ville-en-mouvement.com/>
22. Le Breton, E. (2006) La marginalité créatrice. Les innovations du travail social dans l'aide à la mobilité. *Transports*, 434, novembre-décembre, 341-345.
23. Lucas, K. (2004) Mobilité et pauvreté : le diagnostic au Royaume-Uni, in J.-P. Orfeuill. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
24. Mignot, D., S. Rosales-Montano (2006) *Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, La Documentation Française.
25. Mignot, D., S. Rosales-Montano, C. Harzo, M.P. Clerget, C. Cholez, J.M. Cusset, L. Diaz Olvera, Y. Deguilhem, V. Lainez, C. Paulo, V. Pelot (2002) *Mobilité et grande pauvreté*, recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Laboratoire d'Economie des Transports, Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Observatoire Social de Lyon ; Lyon.
26. Mignot, D., D.R. Villareal Gonzales (2005) Métropolisation, concentration et ségrégation dans les villes européennes et américaines : une comparaison Costa-Rica, France et Mexique, in « Revue d'Economie Régionale et Urbaine », n°2005-5, pp. 679-698.
27. Paulo, C. (2005) Une mesure des inégalités de mobilité et d'accès au volant, ponencia en el congreso *Mobilités Spatiales et Fluidités Sociales*, Vaulx-en-Velin, 21-22 avril 2005.
28. Paulo, C. (2006) *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*, Thèse de Doctorat, Université Lumière Lyon 2, Lyon.
29. Potier, F., P. Zegel (2002) *Mobilité loisir-tourisme - exclusions et inégalités*, recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, IUP - Université Paris X, DEST INRETS ; Paris.
30. Revue Transport Public (2006) Actualités, juin, n° 1059.
31. Taylor, B.D., P.M Ong. (1995) Spatial Mismatch or Automobile Mismatch ? An examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Area », *Urban Studies*, vol. 32, n°9, pp. 1453-1473.
32. Wenglenski, S. (2004) Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France, *Revue d'Économie Régionales et Urbaines*, n° 2004-IV, pp. 539-550.
33. Wenglenski, S. (2005) Inégalités d'accès à l'emploi en région parisienne? Accessibilités versus mobilités, ponencia en el congreso *Mobilités Spatiales et Fluidités Sociales*, Vaulx-en-Velin, 21-22 avril 2005.